

貨物自動車に係る運転免許制度 の在り方に関する報告書

(未定稿)

平成26年7月 日
貨物自動車に係る運転免許制度の
在り方に関する有識者検討会

目 次

貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会 委員名簿	1
有識者検討会の開催状況	2
貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する報告書	3

〔資料〕

1 車両総重量別 1 万台当たり死亡事故件数 (二輪車を除く。平成20～23年平均)	12
2 各国における免許区分と取得年齢	13
3 人口10万人当たり交通事故死者数(2011年) 自動車 1 万台当たり交通事故死者数(2011年)	14
4 貨物自動車に係る運転免許の在り方に関する調査研究 走行実験の実施結果について	15
5 ヨーロッパ各国 C 1 及び C 免許に関する調査結果まとめ	16
6 免許区分案と取得年齢	17
7 対応案に関する検討	18

貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会
委員名簿

座 長	前田 雅英	首都大学東京法科大学院教授
委 員	川端 由美	自動車ジャーナリスト
	富田 信穂	常磐大学大学院被害者学研究科教授 常磐大学副学長
	永井 正夫	一般財団法人日本自動車研究所代表理事・所長 東京農工大学名誉教授
	藤原 静雄	中央大学法科大学院教授・法務研究科長
	蓮花 一己	帝塚山大学教授・副学長 (委員：五十音順、敬称略)

有識者検討会の開催状況

第1回検討会 平成25年9月26日(木)

現行の免許制度の概要
交通事故の現状等

第2回検討会 平成25年12月17日(火)

関係団体に対するヒアリング

- ・ 全国高等学校長協会
- ・ 全日本トラック協会

第3回検討会 平成26年4月15日(火)

走行実験結果の報告
海外調査の報告
交通事故遺族に対するヒアリング結果の報告
論点整理と討議

第4回検討会 平成26年6月10日(火)

関係団体に対するヒアリング

- ・ 全国高等学校長協会
 - ・ 全日本トラック協会
- 有識者検討会報告書のとりまとめに向けた討議

第5回検討会 平成26年7月4日(金)

有識者検討会報告書のとりまとめ

貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する報告書

はじめに

貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、平成16年の道路交通法改正により導入された中型免許制度は、平成19年6月に施行され7年が経過した。

この間、我が国の交通死亡事故については大きく減少しており、中型自動車についても一定の安全運転確保の効果が見られる。しかしながら、第9次交通安全基本計画で定めた目標「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下」、「平成27年までに死傷者数を70万人以下」を達成するためには、より一層の取り組みが求められる。

その様な観点でみると、貨物自動車を中心とする車両総重量がより重い車両の方が、一般的な乗用自動車に比べ、死亡事故発生の頻度が未だ高いと言わざるを得ず、対応を求められるところである。

他方、中型免許制度が交通事故抑止に一定の効果을 上げているものの、近年、貨物自動車を取り巻く情勢の変化により、集配等で利用頻度の高い物流の中心的な立場にある積載量2トンの貨物自動車が、保冷設備等の架装により、車両総重量が5トンを超えてしまうことが多くなっており、中型免許の取得可能年齢が20歳であることから、同車両を高卒者が直ちに運転することができないため、高卒者の就職にも影響を及ぼしているという声があがるなど、制度と我が国で運転されている自動車の実態との間にギャップが生じているとの指摘がある。

本検討会は、上記のような現状を踏まえ、車両重量等に対応して必要とされる運転技能、諸外国の貨物自動車免許制度の動向等を把握し、現在の貨物自動車に係る運転免許制度の課題を明らかにしつつ、より安全で、かつ、我が国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度の在り方について検討を行うこととした。

また、本検討会における議論に当たっては、関係団体から現行の運転免許制度の問題点についてヒアリングを行う一方で、交通事故遺族に対するヒアリングを行うなど幅広い意見を聴いた上で、検討を重ねてきたところである。

本報告書は、貨物自動車に係る運転免許制度の在り方についての本検討会における議論の結果を取りまとめたものである。

第1 現状と課題

1 貨物自動車による交通事故の実態及び諸外国の状況

我が国における貨物自動車による交通事故については、乗用自動車が大部分を占める車両総重量3.5トン未満の車両1万台当たりの死亡事故件数0.44件に対し、3.5トン以上はこれを上回る死亡事故件数、特に7.5トンを超えるものについては4倍近い件数となっている。

また、諸外国における人口10万人当たりの交通事故死者数及び自動車1万台当たりの交通事故死者数については、我が国はEU主要国と基本的にほぼ同水準であり、アメリカは州によるが、これらに比べて事故率が高い。

【資料1, 2, 3 参照】

2 トラック運送事業の実情と各団体からの要望

(全国高等学校長協会及び全日本トラック協会からのヒアリングより)

全国高等学校長協会及び全日本トラック協会からは、本検討会のヒアリングにおいて、次のような要望が述べられた。また、国土交通省からは、次のような考えが述べられた。

(1) 全国高等学校長協会の要望（若年層の就職問題の視点から）

中型免許制度が運送事業の実態に即したものとなるよう、EU等諸外国の制度も参考に検討いただきたい。

高校在学中に小型トラックが運転できるよう、また、免許取得に当たり最小の負担となるよう御配慮いただきたい。

道路交通法の改正については、時間がかかることは十分理解しており、安全面を考えた上で前向きな検討をお願いしたい。

運転教習については、貨物自動車による教習が大事であり、時間数は負担を最小限にしていいただきたいが専門家の意見を聞いて検討してほしい。

(2) 全日本トラック協会（トラック運送の労働力問題の視点から）

全国55,000事業所を対象にアンケート調査を実施。（回収8,505事業所）

若年ドライバーの採用を検討している企業の9割が中型免許の障害を指摘。年齢要件が緩和された場合より積極的に採用したいとした企業は採用を考えないという企業の約4倍などの調査結果。

業界の若者の就業実態を見て、積載量2トン程度のトラックを18歳で運転できるようにしてほしい。

免許取得は経済的に過度な負担とならないようにしていただきたい。

協会としては、今まで以上に安全教育等に積極的に取り組む所存。

制度的検討に当たっては、外国の事例も参考にしていきたい。

(3) 国土交通省（トラック事業に対する安全規制の側面から）

現在、事業法体系の中で、すべての事業者に対し、運行管理面の義務を課しており、すべての運転者に対する定期的な指導監督や初任運

転者に対する実技を含む監督等を行うこととなっている。免許区分が見直されれば、一層これが充実されるよう検討したい。

3 交通事故御遺族の意見の聴取（被害者感情等社会政策的側面から）

交通事故遺族で被害者支援活動をされている方から本件についての意見を聴取したところ、次のような意見が述べられた。

若年ドライバーの不足問題や高校生の就職時に必要な免許の取得といった要望があるのは理解するも、一方で実態として若年層になるほど事故率が高くなるといった実態に鑑み、単純に普通免許の上限の拡大や中型免許の取得年齢の引き下げは、交通事故を増やすことにつながることから受け入れられない。

安全性が向上し事故が減少に向かうような制度を考えるべきで、国際的横並びや教習で使用した車両と同等の車両を運転すべきとの考えは理解できる。したがって、普通免許による運転が可能な車両の範囲を3.5トンに引き下げるとともに、欧州のような一定範囲の車両を運転可能とする免許区分を創設し、貨物自動車の特性を理解させる教習を受講させて運転免許を取得させるという考えの方が考慮に値する。

あらゆる安全対策を総合的に実施することでこれ以上悲惨な交通事故を発生させないという形が必要。業界はもとより国土交通省や関係者の取り組み姿勢が重要。

第2 制度見直し検討に当たっての調査実験の実施

1 走行実験結果

年齢や経験及び車種や車両重量による運転技能取得上の差異を実証するため、20歳以上の運転者（経験者と未経験者）と20歳未満の運転者について、乗用自動車と小型貨物自動車（3.5トン、5トン、6.5トン、8トン程度）を用い、縦列駐車、信号交差点における直進等の走行実験を実施した。実験結果のポイントは、次の通りである。

運転技能面において、運転経験による差異は認められるが、特に18歳と20歳との年齢による差異は認められなかった。

3.5トン以上の貨物自動車の運転には乗用自動車に比べより高度な運転技能が必要であり、貨物自動車の中では車両総重量が大きくなるほどより高度な運転技能が必要であると認められた。

【資料4 参照】

2 小型貨物自動車に係るEUの運転免許制度についての海外調査

車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の貨物自動車に係る運転免許（C1免許）については、EU指令に基づき各国ともに基本的に18歳で取得可能。

大型貨物自動車に係る運転免許（C免許）の取得年齢が21歳以上にもかかわらずC1免許が18歳で取得できることとなっている理由は、一般に若年層が大型の自動車を運転することの危険性を踏まえつつ、一方で

若年労働者の確保等各国の社会的必要性に配慮せざるを得ないからである。

C 1 免許における安全性の確保のための措置としては、

B 免許（普通免許）を先行取得させること

貨物運送事業等業務として運行を行う者については、追加的に一定のカリキュラムによる講習や試験を受けさせるとともに、5年ごとの更新の間に35時間の講習を受けること

等を義務付けている。

【資料5 参照】

第3 新たな貨物自動車に係る運転免許制度の検討

1 検討の基本的考え方

本有識者検討会としては、「はじめに」で述べた本件検討の趣旨を踏まえ、トラック運送事業の実態や若年層の就職問題への対応の要請は踏まえつつも、貨物自動車に係る厳しい死亡事故の発生状況等の現実に鑑み、貨物自動車の総合的な安全対策を向上させる中で免許制度の改正による要請の実現を図るといった基本的考え方に立った新たな貨物自動車の運転免許制度の検討を行うことが適当と考える。

また、安全性の確保はいうまでもないことであるが、貨物自動車による交通事故の社会的影響の大きさ等を踏まえ社会的合意が得られるものであることが必要であり、さらには海外の免許制度との整合性等を確保するといった国際的視点についても十分検証することが必要と考える。

2 具体的対応案とその評価

- (1) まず、関係者からの要望を実現するために、次の3つの具体的制度改正案を考え、これらについて、安全性の確保、社会的合意の見通し、海外事例との整合性の視点から比較検証を行った。

A 案：普通免許拡大案

普通免許で運転が可能となる車両の車両総重量の上限を5トン未満から7.5トン未満まで拡大する。

B 案：中型免許一部年齢条件等緩和案

中型免許で運転可能となる車両の車両総重量の範囲を5トン以上7.5トン未満と7.5トン以上に二分し、前者について年齢を18歳以上で運転経験を問わずに取得を認める。

C 案：新免許区分導入案（EUを参考に小型貨物自動車の運転免許区分を創設）

貨物自動車がほとんどを占めることとなる車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車が運転可能となる免許区分を新たに創設し、18歳以上で運転経験を問わずに取得可能とする一方で、貨物自動車による試験・教習を課する。

- (2) 具体的制度改正案とその評価については、別添資料6, 7のとおりで

あるが、上記3つの視点から検証した結果、貨物自動車が大部分を占める車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車の運転免許について、貨物自動車を用いた試験・教習を行うことを必要とする新たな免許区分を導入するC案をベースに更なる総合的な安全対策について検討を進めていくことが適当と考える。

なお、車両総重量が3.5トン以上7.5トン未満という範囲の自動車に係る免許区分を設けることについては、EUの免許区分を参考にした国際的横並びや死亡事故率がそれ以下の重量のものよりも高いという事故実態を勘案したものであるが、これに加え、3.5トン以上の貨物自動車の運転には乗用自動車に比べより高度な運転技能が必要であるという走行実験の結果からも貨物自動車大部分を占める当該車両総重量の範囲の自動車をひとまとめにした区分を設け、貨物自動車による試験・教習を実施することは一定の合理性を有するものと考えられる。

また、特にこのクラスの貨物自動車は、コンビニエンスストアの配送等生活道路における活動も多いことから、貨物自動車による試験・教習を導入し、車両特性を踏まえた運転技能を習得させることは生活道路における安全対策としても意義のあるものと考えられる。

【資料6, 7 参照】

3 貨物自動車の総合安全対策案

(1) C案の安全対策上の意義と総合安全対策の基本的考え方

C案をベースに新たな免許制度を検討していく場合、貨物自動車大部分を占める車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車について、貨物自動車を用いた試験・教習が導入されるため、免許取得時に貨物自動車の車両特性を踏まえた運転技能が検証されることとなることから、運転技能面における安全性の向上が大きく期待されるという安全対策上の意義がある。

一方で、このような新しい免許については、18歳以上で運転経験を問わずに取得できることとなることから、更なる安全対策の充実を図り、貨物自動車による痛ましい交通事故の抑制につながるような総合安全対策を講じ、今回の免許制度の見直しが全体として貨物自動車による交通事故の減少に役立つものであるということを明確に示すことが社会的コンセンサスを得るためにも必要である。

総合安全対策の検討に当たっては、新たな免許制度の制度設計の中で特に初心運転者期間における違反者への講習制度と同様の制度の導入等初心運転者に対する安全対策の充実を図るとともに、貨物自動車運送事業等業務として貨物自動車を運転する者に対しては、特にEUの制度も参考としつつ貨物自動車運送事業法体系の中で免許取得後の運転者研修や教育の強化を図ることも必要である。

また、これらのソフト面での対策に加えて、事故の防止や被害軽減のための貨物自動車の装備の拡充、運行管理・支援システムの充実等につ

いても総合的に取り組み、ハード・ソフトの連携した総合安全対策により貨物自動車の運転の安全性向上を図るべきであると考えます。

(2) 具体的対応策

具体的対応案については、警察庁、国土交通省、全日本トラック協会から本検討会でのヒアリング等で御発言されているところであるが、これらを踏まえ、関係者が連携して、下記のような取り組みを進めるべきと考えます。

ア まず、ソフト面での対策としては、次のとおりである。

我が国の免許制度は、基礎的な免許である普通免許について、経験要件が求められないが、初心運転者としての事故やその後における事故を防止するため、取得後1年以内に違反行為を行い一定の基準に達した場合に一定の講習を受けることとし、講習を受講しなかったり、講習後更に違反行為をして一定の基準に該当することとなったときは再試験を受けなければならない、再試験に不合格の場合は免許を取り消すこととする初心運転者期間制度が導入されている。

今回、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車について経験を問わずに18歳で免許が取得できるような免許区分を設けるとする場合、事実上貨物自動車の基礎的な免許制度を導入するという性格の制度改正であることから、前述の初心運転者期間制度と同様の制度の適用等、貨物自動車の運転経験が少ない者に対する安全対策を検討すべきである。

また、貨物運送事業に従事する運転者に対する免許取得後の事後的な研修については、貨物自動車運送事業法に基づく「貨物自動車運送事業者が事業用貨物自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」が告示されており、初任運転者に対して座学及び実技指導が義務付けられている。また、その後の定期的な講習についても義務付けられている。

このような我が国の現行制度の枠組みを踏まえ、国土交通省においてこの制度を拡充し、少なくともEU並みの事後研修が実質的に行われるようにすることを検討すべきである。

さらに、業界独自の運転者安全教育の充実についても全日本トラック協会が中心となり国土交通省と連携して実施すべきである。

イ 次に、ハード面の対策については、次のとおりである。

小型の貨物自動車等新たな免許制度の対象となる車両については、配送業務等により人通りの多い生活道路等を運行する場合も多いことから、交通事故の未然防止や被害軽減のための設備についても積極的に考えるべきである。

車両安全対策として、衝突被害軽減ブレーキの装備義務付けの対象を順次拡大するとともに、義務付けに至らない対象への更なる普及拡大策についても検討すべきである。

運行管理用等機器の普及拡大策として、運行記録計の装備義務付け対象を順次拡大するとともに、運行記録計、ドライブレコーダーなど運行管理・支援機器の更なる普及拡大策についても検討すべきである。

また、これらの機器を利用した安全教育についても、更なる措置を検討すべきである。

(3) 総合安全対策の取り組み状況の把握

前述の総合安全対策については、予算要求や税制改正要望などに係るものも多く現時点で具体的内容が確定できないものもあるが、その重要性に鑑み、本検討会としては、年内に、具体的検討状況について報告を求め、その内容が今回の見直しの趣旨である貨物自動車の安全対策の向上に資するものであることを確認することとしたい。

このプロセスを経た上で関係者が連携し、当該報告に沿った免許制度の改正や総合安全対策の実施等を行うことが適当と考える。

4 新しい免許に係る教習時間

制度設計に当たっては、安全性の担保は大前提であるが、免許取得者の時間的、経済的負担について、より合理的な方向で検討を進めていくことが適当であり、新しい免許に係る教習時間については、現行の中型免許の限定解除に必要な5時限よりも多く、かつ、11トンという重量の比較的重い貨物自動車を前提にした現行の中型免許の取得に要する15時限よりは短い範囲において、従来と同様実験教習等を行いつつ全体の制度設計と並行して専門技術的検討を進めることが適当と考える。

第4 その他

1 社会的コンセンサス形成の必要性

今般の運転免許制度の見直しは、中小型の貨物自動車を中心とする車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車に係る運転免許制度について、貨物自動車による教習制度を導入するとともに、その取得年齢をEU並みに18歳に引き下げ、かつ、運転経験を問わないこととするもので、いわば国際的な制度を参考にしつつ我が国の中小型の貨物自動車について抜本的な運転免許制度の改正を行うものである。

したがって、経済的な側面だけでなく前述のような安全性が十分確保されることは当然であるが、これと併せて制度改正について広く社会的なコンセンサスを形成していくことが重要である。

このため、本報告書をあらかじめホームページ等で公表し、社会的意見を幅広く聴取した上で、これらを踏まえた具体的制度作りを実施すべきである。

2 施行時期

中型免許創設時には、改正道路交通法の公布（平成16年6月9日）から法の施行（平成19年6月2日）まで3年を要している。これについては、

各都道府県警察の運転免許管理システムの改修、教習所の教習施設改修やカリキュラムの改定、教習車両の整備等を全国的に実施する時間等を勘案し施行時期を定めたものである。

今回も新たな免許区分の創設を伴うものとなることから、同様の準備が必要となることが予想されるが、一方で高校生の就職問題や物流分野における労働力確保等の政策的要請もあり、関係団体からも施行期日を可能な限り早めて欲しいとの要望がなされている。

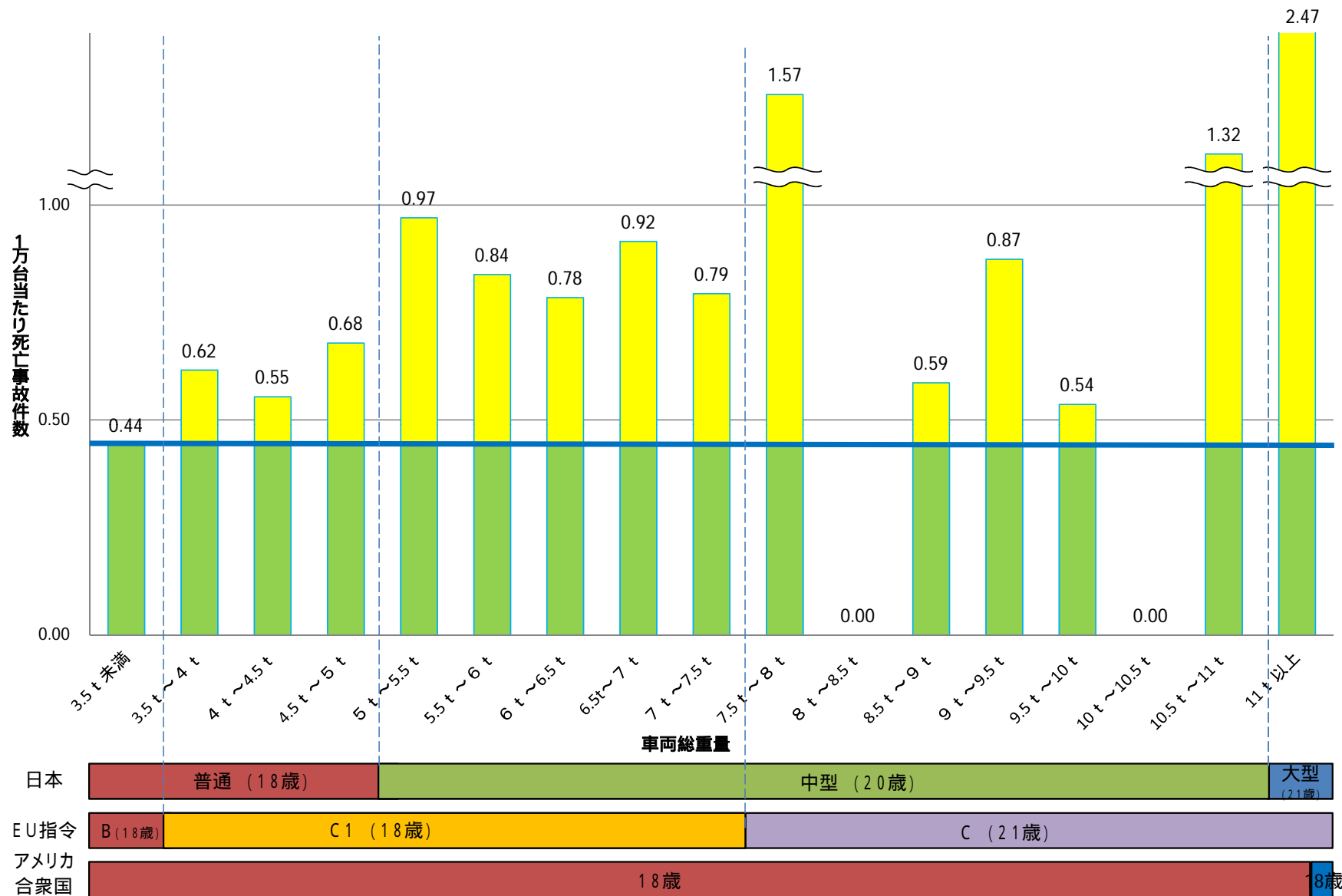
免許制度を円滑かつ確実に実施し、交通の安全を確保するためには、上記準備を適切かつ確実に実施することは当然の前提となるが、その政策的意義や関係者からの要望等を踏まえ、制度設計に当たっては、合理的な範囲で施行時期の前倒しができるか検討をすることが適切と考える。

資料編











資料 1	車両総重量別 1 万台当たり死亡事故件数 (二輪車を除く。平成20～23年平均)	12
資料 2	各国における免許区分と取得年齢	13
資料 3	人口10万人当たり交通事故死者数(2011年) 自動車 1 万台当たり交通事故死者数(2011年)	14
資料 4	貨物自動車に係る運転免許の在り方に関する調査研究 走行実験の実施結果について	15
資料 5	ヨーロッパ各国 C 1 及び C 免許に関する調査結果まとめ	16
資料 6	免許区分案と取得年齢	17
資料 7	対応案に関する検討	18

車両総重量別1万台当たり死亡事故件数（二輪車を除く。平成20～23年平均）

((公財)交通事故総合分析センター資料による。))

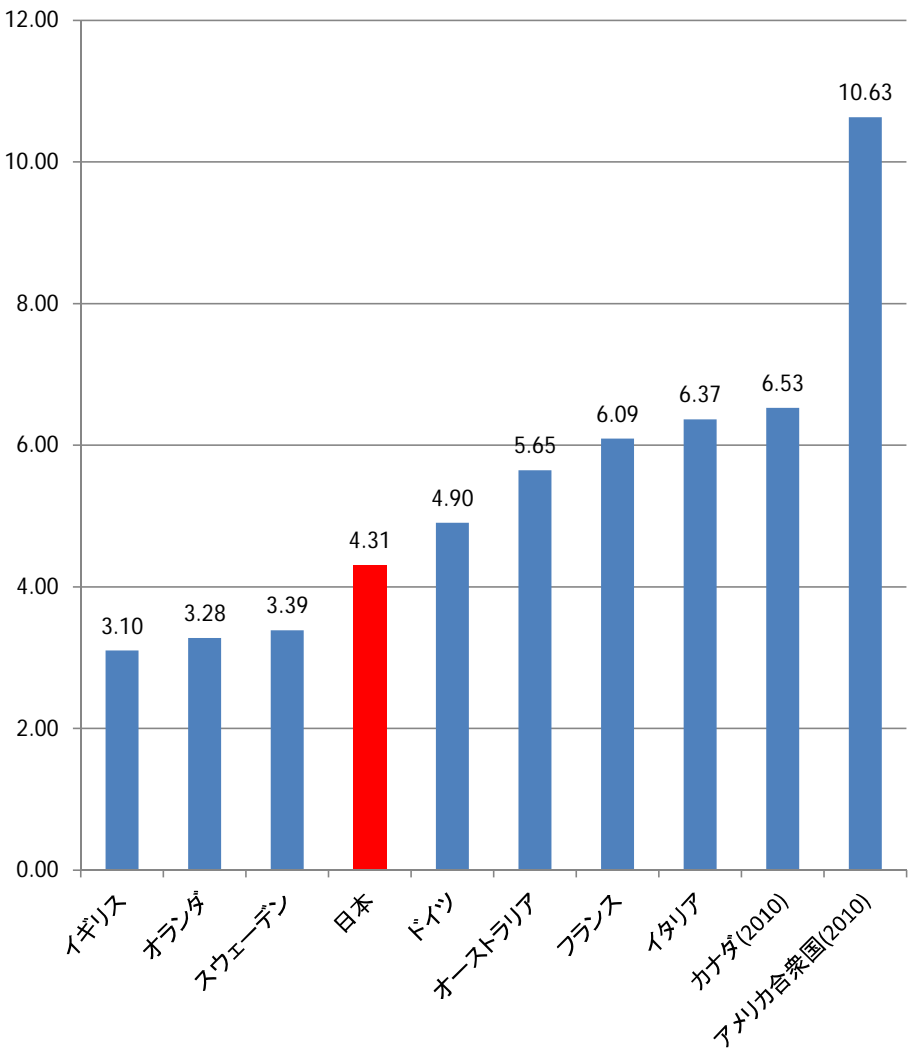


各国における免許区分と取得年齢

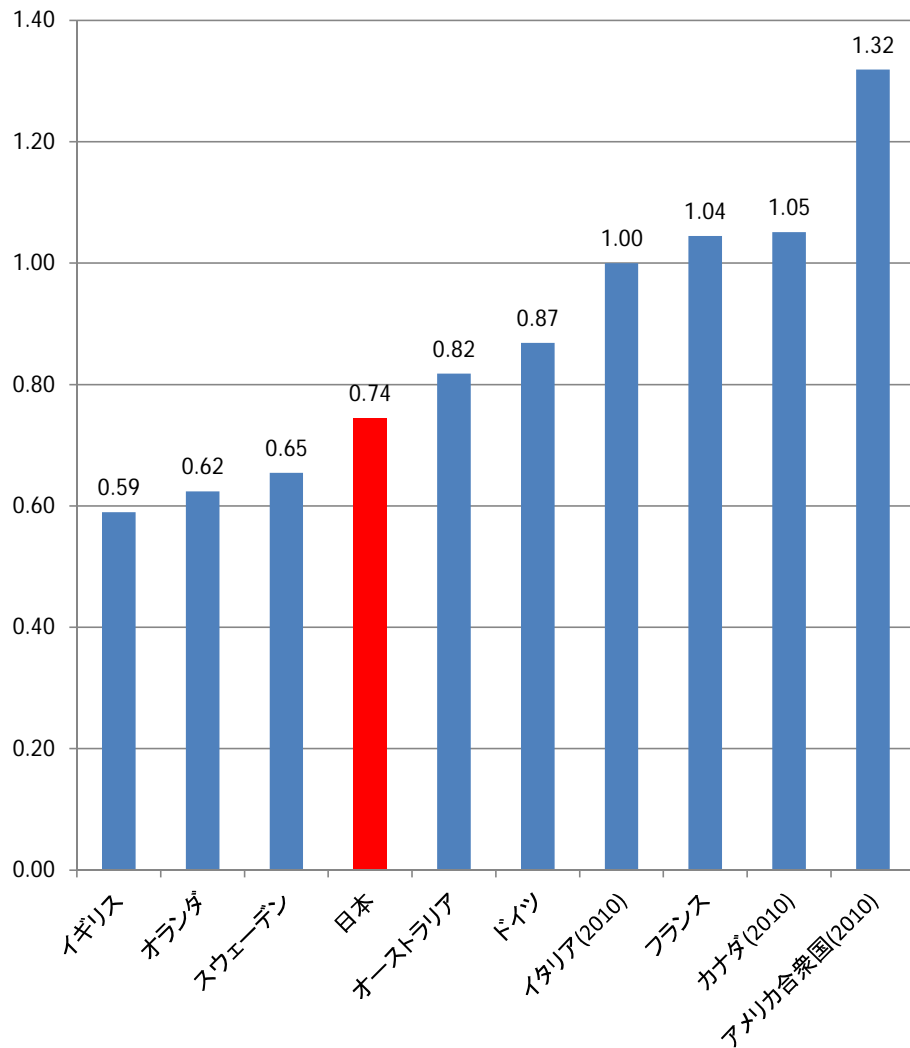
		3.5t	5t	7.5t	11t	11.7t (26,000ポンド)	確認年月日
 日本	普通(18歳)	中型(20歳)			大型(21歳)		-
 E U 指令	B(18歳)	C1(18歳)		C(21歳)			-
 アイルランド	B(17歳)	C1(18歳)		C(18歳)			2008/3/25
 フランス	B(18歳)	C1(18歳)		C(21歳)			2013/7/19
 イタリア	B(18歳)	C1(18歳)		C(21歳)			2013/10/11
 英国	B(17歳)	C1(18歳)		C(21歳)			2013/7/16
 ドイツ	B(18歳)	C1(18歳)		C(21歳)			2014/3/12
 オランダ	B(18歳)	C1(18歳)		C(18歳)			2008/12/8
 スペイン	B(18歳)	C1(18歳)		C(21歳)			2010/10/29
 アメリカ合衆国	18歳					18歳	-

アメリカ合衆国については、州ごとに免許制度が異なり、特に大型を中心に商用自動車については、年齢を含め様々な制限が設けられている。

人口10万人当たり交通事故死者数(2011年)



自動車1万台当たり交通事故死者数(2011年)



平成25年版交通安全白書より

貨物自動車に係る運転免許の在り方に関する調査研究 走行実験の実施結果について

実験の実施日、場所

平成25年11月11・12・19・20日、自動車安全運転センター中央研修所

被験者

被験者は以下のとおり33名であり、全て最上位免許が普通自動車免許又は中型免許(8t限定)である者とした。

年 齢	免許取得後の年数	人 数
20歳未満	2年未満	12人
20歳以上	2年未満	10人
	10年以上	11人

使用車種

実験は以下の5車種にて実施した。

乗用車(セダン)、 総重量3.5トン強車、 総重量5トン弱車
総重量6.5トン弱車、 総重量8トン弱車

実験内容

以下の課題について実験を実施した。

縦列駐車、 方向変換、 信号交差点における直進
車間距離、 技能検定員による評価、 アンケート調査

実験結果

- ・ 20歳未満の者が20歳以上の者に比べて運転技能において劣っているとは認められなかった。
- ・ 運転免許を取得してからの年数が長い者の方が、年数が短い者よりも運転技能において優れていると認められた。
- ・ 3.5トン以上の貨物自動車の運転には乗用車と比べより高度な運転技能が必要であり、貨物自動車の中では車両総重量が大きくなるほどより高度な運転技能が必要であると認められた。



- ・ 現在の大型自動車又は中型自動車に至らない程度の車両総重量の貨物自動車の試験・教習においても、貨物自動車の特性に対応した内容とするため、貨物自動車を使用するとともに、貨物自動車の特性に応じた試験・教習を実施すべき。
- ・ 受験資格として運転経験が不要とされる一定の貨物自動車についても、当該貨物自動車に係る運転免許を与えるに際しては、普通自動車を運転する能力があることも併せて確認することが適当。



ヨーロッパ各国C1及びC免許に関する
調査結果まとめ

警察庁交通局運転免許課

調査の課題	EU各国における制度概要等
B免許取得とC1免許取得の関係	B免許取得後C1免許を取得する。基本的にはB免許取得直後からC1免許取得に向けた手続きを開始できる。
C免許取得年齢を21歳としつつ、C1免許については18歳以上とした考え方	EU事務局としては若年者については危険性が高いと評価しており、基本的には軽い方から順番に免許を取得して欲しいと考えている。ただし、各国の社会的な必要性等からC1免許については18歳としている模様である。
貨物運送事業等業務として運送を行う者に関する制度	貨物運送事業等主たる業務として運送を行うためには一定のカリキュラムによる講習や試験を受ける必要がある。また、5年ごとの更新制で、健康診断を受けるとともに、35時間以上の講習を受けることが義務付けられている。
ドイツの若年者対策	一般的なB免許取得年齢は18歳であるが、ベテランドライバーが同乗することを条件に17歳で免許を取得することが出来る。(導入後若年での事故が減少している。)
スイスの制度	B免許の取得後3年間は地域限定免許となる。免許区分や業務として主に運送を行うための制度等基本的な運転免許制度はEU並び。

3月3日～14日にかけて、アイルランド、イギリス、ベルギー、スイス、ドイツ、スウェーデン及びEU事務局を訪問して調査を行った。

免許区分案と取得年齢

	3.5t	5t	7.5t	11t
 日本・現在	普通 (18歳)		中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
A案	普通 (18歳)		中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
B案	普通 (18歳)		一部を18歳・普通免許取得後年数不問で取得可能に 中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
C案	普通 (18歳)	新区分 (18歳・普通免許取得後年数不問)	中型 (20歳・普通免許取得後2年以上)	大型 (21歳・普通免許取得後3年以上)
 E U 指令	B (18歳)	C1 (18歳)	C (21歳)	

➡ 貨物自動車で試験・教習を受ける範囲

対応案に関する検討

	案の概要	改正の手法	安全性の確保			交通事故被害者の方を含めた社会合意の見通し	海外事例との差異
			貨物車による教習	3.5～5トンの安全対策	免許制度見直しの方向性		
A案	<p>【普通免許拡大案】</p> <p>普通免許で運転可能となる車両の車両総重量の上限を5トン未満から7.5トン未満にまで拡大する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 府令改正で対応が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 小型貨物車（3.5～7.5トン）の運転に関し、全て、貨物車による教習が行われないこととなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 免許制度上特段の対策は講じられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 事故抑止の観点から普通免許の対象を限定する方向で制度改正を行ってきた方向性に逆行する。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全面の観点からの懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> EUにおける貨物自動車用免許を要する車両総重量の区分との乖離が拡大
B案	<p>【中型免許一部年齢条件等緩和案】</p> <p>中型免許で運転可能となる車両の車両総重量の範囲を5トン以上7.5トン未満と7.5トン以上に二分し、前者について18歳・運転経験を問わずに取得を認める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 法律改正が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 現行と同様、5～7.5トンの貨物車についてのみ、貨物車による教習が行われる（ただし、免許の取得年齢は20歳・18歳に引下げ）。 	<p style="text-align: center;">同上</p>	<ul style="list-style-type: none"> 普通免許の範囲については特段の見直しは行われない。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全面の観点からの懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> EUにおける貨物自動車用免許を要する車両総重量の区分との差異は変わらず
C案	<p>【新免許区分導入案（EUを参考に小型貨物自動車の運転免許区分の創設）】</p> <p>貨物自動車がほとんどを占めることとなる車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車運転可能となる免許区分を新たに創設し、18歳・運転経験を問わず取得可能とする一方で、貨物自動車による教習・試験を課する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 法律改正が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 小型貨物車（3.5～7.5トン）の運転に関し、全て、貨物車による教習が行われることとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな特別の免許が必要となり免許制度上の対策が講じられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 事故抑止の観点から普通免許の対象を限定するという従来からの制度改正の方向性に合致する。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の特性を十分理解した運転が期待されることから、社会合意の可能性は存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> EUにおける貨物自動車用免許を要する車両総重量の区分との乖離が縮小